



(11) **EP 1 950 062 A1**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
30.07.2008 Patentblatt 2008/31

(51) Int Cl.:
B60H 1/00 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: **07033593.0**

(22) Anmeldetag: **27.12.2007**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MT NL PL PT RO SE SI SK TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL BA HR MK RS

- **Bedenbecker, Markus**
82131 Gauting (DE)
- **Boltze, Matthias**
17039 Wulkenzin (OT Neuendorf) (DE)
- **Engl, Andreas**
80689 München (DE)

(30) Priorität: **26.01.2007 DE 102007004128**

(71) Anmelder: **Enerday GmbH**
82131 Stockdorf (DE)

(74) Vertreter: **Schumacher & Willsau**
Patentanwaltssozietät
Nymphenburger Strasse 42
80335 München (DE)

(72) Erfinder:
• **Pfalzgraf, Manfred**
82211 Herrsching am Ammersee (DE)

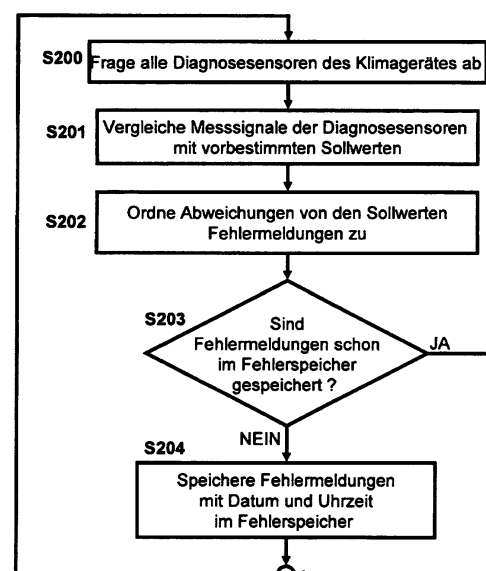
(54) **Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug**

(57) Die Erfindung betrifft eine Klimaanlage (12) zur Standklimatisierung eines Kraftfahrzeugs (10), mit einem Brennstoffzellensystem (14) zum Betreiben eines Kältekreis (16).

Vorteilhafterweise ist dabei vorgesehen, dass die Klimaanlage (12) geeignet ist, an einen Fehlerspeicher (102) des Kraftfahrzeugs (10) gekoppelt zu werden, in dem neben Fehlfunktionen der Klimaanlage (12) auch Fehlfunktionen weiterer Kraftfahrzeugkomponenten speicherbar sind, so dass diese für Wartungs- und Reparaturzwecke auslesbar sind.

Darüber hinaus betrifft die Erfindung ein Verfahren zum Steuern solch einer Klimaanlage und ein Kraftfahrzeug (10) mit solch einer Klimaanlage (12).

Fig. 4



EP 1 950 062 A1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Klimaanlage zur Standklimatisierung eines Kraftfahrzeugs, mit einem Brennstoffzellensystem zum Betreiben eines Kältekreis-

[0002] Darüber hinaus betrifft die Erfindung ein Kraftfahrzeug mit einer Klimaanlage zur Standklimatisierung des Kraftfahrzeugs, wobei die Klimaanlage ein Brennstoffzellensystem zum Betreiben eines Kältekreis aufweist.

[0003] Ferner betrifft die Erfindung ein Verfahren zum Steuern einer Klimaanlage zur Standklimatisierung eines Kraftfahrzeugs, welche ein Brennstoffzellensystem zum Betreiben eines Kältekreis aufweist.

[0004] Aus der DE 102 23 949 A1 ist eine Klimaanlage mit einer Brennstoffzelle zur Standklimatisierung eines Fahrzeugs bekannt. Einerseits ist zur Verbesserung der Nachrüstbarkeit eine kompakte Bauweise gewünscht, andererseits führt eine solche zu erschwerter Wartbarkeit.

[0005] Es ist daher die Aufgabe der vorliegenden Erfindung die gattungsgemäße Klimaanlage derart weiterzubilden, dass diese wartungsfreundlicher ist.

[0006] Diese Aufgabe wird durch die Merkmale der unabhängigen Ansprüche gelöst.

[0007] Vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung ergeben sich aus den abhängigen Ansprüchen.

[0008] Die erfindungsgemäße Klimaanlage baut auf dem gattungsgemäßen Stand der Technik dadurch auf, dass die Klimaanlage geeignet ist, an einen Fehlerspeicher des Kraftfahrzeugs gekoppelt zu werden, in dem neben Fehlfunktionen der Klimaanlage auch Fehlfunktionen weiterer Kraftfahrzeugkomponenten speicherbar sind, so dass diese für Wartungs- und Reparaturzwecke auslesbar sind. Heutige Fahrzeuge sind häufig bereits werkseitig mit einem Fehlerspeicher ausgestattet, in dem Fehlfunktionen von Fahrzeugkomponenten, wie beispielsweise einem Verbrennungsmotor, einem Getriebe, usw., abgespeichert werden. Durch die Ankopplung der erfindungsgemäßen Klimaanlage an diesen Fehlerspeicher, kann bei dieser ein eigener Fehlerspeicher eingespart werden und die Klimaanlage somit kostengünstiger hergestellt werden. Ferner hat dies den Vorteil, dass bei einer Wartung des Fahrzeugs vom Wartungspersonal nicht mehrere verschiedene Fehlerspeicher ausgelesen werden müssen, sondern das Wartungspersonal erhält durch Auslesen eines einzigen Fehlerspeichers einen Überblick über das komplette Fahrzeug einschließlich der (nachgerüsteten) Standklimaanlage, wodurch die Standklimaanlage ohne zusätzlichen Aufwand in die Wartung des Fahrzeugs eingebunden werden kann.

[0009] Vorteilhafterweise kann dabei vorgesehen sein, dass die Klimaanlage über einen CAN-Bus mit dem Fehlerspeicher des Kraftfahrzeugs verbindbar ist. Ein solcher CAN-Bus reicht in Fahrzeugen in der Regel vom Motorraum bis nach hinten zum Kofferraum. Wenn die

Klimaanlage somit zur Fehlerinformationsausgabe an diesen CAN-Bus gekoppelt wird, entfällt bei der Nachrüstung einer solchen Klimaanlage eine aufwendige Verlegung von Kabeln im Fahrzeug.

[0010] Ferner ist bei der Erfindung vorteilhafterweise vorgesehen, dass Fehlerinformationen bezüglich der Klimaanlage über ein Display im Fahrzeuginnenraum anzeigbar sind. Somit sind keine eigenen Displays erforderlich und dem Benutzer sowie dem Wartungspersonal werden alle Fehlerinformationen des Fahrzeugs und seiner Einbauten kompakt auf einer einzigen Anzeige dargestellt.

[0011] Das erfindungsgemäße Kraftfahrzeug mit solch einer Klimaanlage und das erfindungsgemäße Verfahren zum Steuern einer solchen Klimaanlage stellen die vorstehend genannten Vorteile in übertragener Weise bereit.

[0012] Eine bevorzugte Ausführungsform der Erfindung wird nachfolgend mit Bezug auf die begleitenden Zeichnungen beispielhaft erläutert.

[0013] Es zeigen:

Figur 1 eine schematische Darstellung einer erfindungsgemäßen Klimaanlage;

Figur 2 eine schematische Darstellung des Kraftfahrzeugs mit der erfindungsgemäßen Klimaanlage;

Figur 3 ein Flussdiagramm eines Klimatisierungsbetriebs; und

Figur 4 ein Flussdiagramm der erfindungsgemäßen Fehlerspeicherung.

[0014] Figur 1 zeigt eine schematische Darstellung einer erfindungsgemäßen Klimaanlage. Die in einem Kraftfahrzeug 10 installierte Klimaanlage 12 (Einbaulage siehe Fig. 2), die in Figur 1 mit einer gestrichelten Linie umrissen ist, umfasst als Hauptelemente ein Brennstoffzellensystem 14 und einen Kältekreis 16.

[0015] Das Brennstoffzellensystem 14 umfasst einen Reformer 18, dem über einen Brennstoffstrang 20 aus einem nicht dargestellten Brennstofftank Brennstoff zuführbar ist. Ferner ist dem Reformer 18 an einer zweiten Brennstoffzuführstufe mittels eines Brennstoffstrangs 22 ebenfalls aus dem Brennstofftank Brennstoff zuführbar. Als Brennstoffsorten kommen Diesel, Benzin, Erdgas und weitere aus dem Stand der Technik bekannte Brennstoffsorten in Frage. Weiterhin ist dem Reformer 18 über einen Oxidationsmittelstrang 24 Oxidationsmittel, d.h. insbesondere Luft, zuführbar. Das von dem Reformer 18 erzeugte Reformat ist einem Brennstoffzellenstapel 26 zuführbar. Alternativ kann anstatt des Brennstoffzellenstapels 26 auch nur eine Brennstoffzelle vorgesehen sein. Bei dem Reformat handelt es sich um ein wasserstoffhaltiges Gas, das in dem Brennstoffzellenstapel 26 mit Hilfe von über einen Kathodenzuluftstrang 28 geför-

derter Kathodenzuluft unter Erzeugung von elektrischer Energie und Wärme umgesetzt wird. Die erzeugte elektrische Energie ist über eine elektrische Leitung 30 einem Elektromotor 32, einer Batterie 34 und einer elektrischen Heizeinrichtung 36 der Klimaanlage 12 zuführbar. Im dargestellten Fall ist das Anodenabgas über einen Anodenabgasstrang 38 einer Mischeinheit 40 eines Nachbrenners 42 zuführbar. Ferner ist dem Nachbrenner 42 über einen Brennstoffstrang 44 Brennstoff aus dem Brennstofftank und über einen Oxidationsmittelstrang 46 Oxidationsmittel zuführbar. In den Brennstoffsträngen 20, 22 und 44 sind geeignete, nicht dargestellte Fördereinrichtungen, wie beispielsweise Pumpen, angeordnet. Ebenso sind in den Oxidationsmittelsträngen 24 und 46 entsprechende, nicht dargestellte Fördereinrichtungen, in diesem Fall vorzugsweise Gebläse, angeordnet. Diese Fördereinrichtungen können direkt vom Brennstoffzellenstapel 26 oder von der Batterie 34 mit Strom versorgt werden. In dem Nachbrenner 42 erfolgt eine Umsetzung des abgereicherten Anodenabgases mit dem geförderten Brennstoff und Oxidationsmittel zu einem Verbrennungsabgas, welches in einer Mischeinheit 48 mit Kathodenabluft vermischt wird, die über einen Kathodenabluftstrang 50 von dem Brennstoffzellenstapel 26 zu der Mischeinheit 48 gefördert wird. Das schadstoffarme Verbrennungsabgas durchströmt einen Wärmetauscher 52 zum Vorwärmen der Kathodenzuluft und verlässt schließlich das Brennstoffzellensystem 14 über einen Abgasauslass 54.

[0016] In dem Kältekreis 16 sind ein Kompressor 56, ein Kondensator 58, ein Expansionsorgan 60 und ein Verdampfer 62 angeordnet. Der Kompressor 56 ist von dem Elektromotor 32 antreibbar, welcher wiederum vorzugsweise durch den Brennstoffzellenstapel 26 des Brennstoffzellensystems 14 mit Energie versorgt wird, aber kurzzeitig auch von der Batterie 34 mit Energie versorgt werden kann. Dem Verdampfer 62 ist ein Gebläse 64 zugeordnet. Über eine Außenluftleitung 66 kann von Außen Umgebungsluft angesaugt werden. Der Begriff "von Außen", wie er im Zusammenhang mit dieser Erfindung verwendet wird, bedeutet dabei von außerhalb des Innenraumes 78, bezeichnet somit die das Kraftfahrzeug 10 umgebende Luft. Die Außenluftleitung 66 führt zu einer Stelleinrichtung 68, welche die Außenluft dem Gebläse 64 zuführen kann. Die von der Stelleinrichtung 68 zum Gebläse 64 geleitete Luft strömt als Luftstrom 70 an dem Verdampfer 62 vorüber. Auf diese Weise kann dem Luftstrom 70 durch den Verdampfer 62 Wärmeenergie entzogen werden. Der gekühlte Luftstrom kann dann über eine Stelleinrichtung 72, eine Luftführung 74 und eine Hutablage 76 einem Fahrzeuginnenraum 78 zugeführt werden. Die Stelleinrichtung 72 kann beispielsweise durch ein Elektromagnetventil oder durch Rückschlagventile, welche jeweils nur eine Strömung von den beiden Zuleitungen hin zur Luftführung 74 zulassen, realisiert werden. Die gekühlte Luft strömt durch den Fahrzeuginnenraum 78 (wie durch Pfeile in Fig. 2 veranschaulicht) und verlässt diesen unterhalb einer Sitzbank

80, vorzugsweise der hinteren Sitzbank. Anschließend strömt die Luft über eine Luftführung 82 zurück zu der Stelleinrichtung 68, wo sie ganz oder teilweise nach Außen abgeführt wird oder zurück zum Gebläse 64 geleitet wird. Für die Führung der Luft nach Außen ist eine entsprechende Leitung vorgesehen, die aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt ist. Über die Schaltung der Stelleinrichtung 68 lässt sich somit wahlweise ein Frischluft- oder ein Umluftkonzept realisieren, bei dem Luft von Außen über die Außenluftleitung 66 angesaugt wird oder die Luft aus der Luftführung 82 rezirkuliert wird. Auch Mischformen dieser Betriebsarten sind möglich. Ferner kann mittels der Stelleinrichtung 68, die über die Außenluftleitung 66 eingeleitete Luft einer Luftführung 84 und über diese einem Gebläse 86 zugeführt werden. In diesem Falle strömt diese Luft als Luftstrom 88 an heißen Teilen des Brennstoffzellensystems 14 direkt vorüber oder durch (nicht dargestellte) Wärmetauscher, die zwischen dem Luftstrom 88 und den heißen Teilen vermitteln. Die heißen Teile des Brennstoffzellensystems 14 sind vorzugsweise der Reformer 18, der Brennstoffzellenstapel 26 und der Nachbrenner 42. Auf diese Weise kann durch die Abwärme der heißen Teile des Brennstoffzellensystems 14 dem Luftstrom 88 Wärmeenergie zugeführt werden. Der erwärmte Luftstrom 88 führt über eine Luftführung 90 zu der elektrischen Heizeinrichtung 36, die direkt von einer vom Brennstoffzellenstapel 26 erzeugten oder von der Batterie 34 gespeicherten Energie versorgt wird. Somit kann in einem Heizbetrieb die ohnehin schon vorgewärmte Luft in der Luftführung 90 weiter erwärmt werden und über die Stelleinrichtung 72 und die Luftführung 74 dem Innenraum 78 zugeführt werden. Nach dem Durchströmen des Innenraums 78 führt der Luftstrom über die Luftführung 82 zur Stelleinrichtung 68, wo er entweder nach Außen abgeführt wird oder zurück zum Gebläse 86 geleitet wird. Auch hierbei lässt sich über die Schaltung der Stelleinrichtung 68 somit wahlweise in einem solchen Heizbetrieb ein Umluftkonzept realisieren, bei dem Luft von Außen über die Außenluftleitung 66 angesaugt wird oder die Luft aus der Luftführung 82 rezirkuliert wird.

[0017] Zur Steuerung der Klimaanlage 12 ist eine elektronische Steuereinheit 96 vorgesehen, welche einen Systemmeldungsspeicher 100 aufweist, in dem für den Benutzer bestimmte Systemmeldungen, z.B. eine Ausgabe der Innenraumtemperatur, gespeichert werden können. Ferner ist die elektronische Steuereinheit 96 zumindest mit den entsprechenden Fördereinrichtungen in den Strängen 20, 22, 24, 44 und 46 der Energieverteilung in der elektrischen Leitung 30, den Gebläsen 64 und 86, der elektrischen Heizeinrichtung, dem Elektromotor 32, den Stelleinrichtungen 68 und 72 sowie den entsprechenden Temperatursensoren verbunden. Darüber hinaus ist die elektronische Steuereinheit 96 mit Diagnosesensoren verbunden, welche die Betriebszustände der einzelnen Komponenten überwachen. Hierfür sind beispielsweise dem Reformer 18, dem Brennstoffzellenstapel 26, dem Nachbrenner 42 und der elektrischen Heiz-

einrichtung 36 jeweils ein (nicht dargestellter) Temperatursensor zugeordnet. Dem Elektromotor 32, dem Kompressor 56 und den Gebläsen 64 und 86 sind jeweils ein (nicht dargestellter) Drehzahlmesser zugeordnet. Diese Temperatur- und Drehzahldiagnosesensoren sind mit der elektronischen Steuereinheit 96 elektrisch verbunden, was jedoch aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht in Figur 1 dargestellt ist. Zur Übermittlung von Fehlerinformationen ist die elektronische Steuereinheit 96 mittels einem CAN-Bus 104 an einen Fehlerspeicher 102 (siehe Fig. 2) des Kraftfahrzeugs 10 koppelbar.

[0018] Figur 2 zeigt eine schematische Darstellung des Kraftfahrzeugs 10 mit der erfindungsgemäßen Klimaanlage 12. In Figur 2 ist die Einbaulage der Klimaanlage 12 veranschaulicht. Die erfindungsgemäße Klimaanlage 12 ist im Kofferraum montierbar, vorzugsweise als nachrüstbare Einheit. Zusätzlich zur beschriebenen Klimaanlage 12 hat das Kraftfahrzeug 10 eine konventionelle Klimaanlage 92, bei der ein Kompressor eines herkömmlichen Kältekreis mechanisch von einem Antriebsaggregat 94, vorzugsweise einem Verbrennungsmotor, antreibbar ist. Während der Fahrt des Kraftfahrzeugs 10 und dem damit verbundenen Betrieb des Antriebsaggregats 94 kann der Innenraum 78 über die konventionelle, fahrzeugeigene Klimaanlage 92 in allgemein bekannter Weise gekühlt bzw. mittels Abwärme des Antriebsaggregats 94 erwärmt werden. Bei Stillstand des Antriebsaggregats 94 kann der Innenraum 78 über die erfindungsgemäße Klimaanlage 12 klimatisiert werden. Zur Speicherung von Fehlerinformationen bzw. Fehlerprotokollen bezüglich der Komponenten des Kraftfahrzeugs 10, wie beispielsweise des Antriebsaggregats 94 oder der konventionellen Klimaanlage 92, ist der Fehlerspeicher 102 bereits bei werkseitiger Auslieferung des Kraftfahrzeugs 10 in diesem installiert. Erfindungsgemäß werden zusätzlich zu diesen Fehlerinformationen auch Fehlerinformationen bzw. -protokolle betreffend der Klimaanlage 12 in diesem Fehlerspeicher 102 abgelegt. Zur Übertragung dieser Fehlerinformationen ist der Fehlerspeicher 102 über einen CAN-Bus 104, welcher bereits bei werkseitiger Auslieferung des Kraftfahrzeugs 10 in diesem installiert ist, mit der elektronischen Steuereinheit 96 verbunden. Die im Fehlerspeicher 102 abgelegten Fehlerinformationen können über ein Display 106, welches im Innenraum 78 angeordnet ist, auf Anfrage oder unaufgefordert ausgegeben werden. Alternativ oder zusätzlich zum Display kann auch eine Diagnoseschnittstelle am Kraftfahrzeug 10 vorgesehen sein, über welche der Fehlerspeicher 102 vom zuständigen Wartungspersonal ausgelesen werden kann. Zur Steuerung der elektronischen Vorgänge im Kraftfahrzeug ist eine werkseitig vorgesehene Fahrzeugsteuereinheit 108 vorgesehen, welche auch die Fehlerausgabe des Fehlerspeichers 102 steuert und für diese Zwecke vorzugsweise über den CAN-Bus 104 verbunden mit dem Fehlerspeicher 102 ist.

[0019] Nachfolgend werden verschiedene Betriebszustände aufgezeigt, die mittels der vorstehend beschriebenen Klimaanlage realisierbar sind:

[0020] Kühlbetrieb mit Umluftzirkulation: In diesem Betriebszustand ist die Stelleinrichtung 68 so geschaltet, dass Luft aus dem Innenraum 78 über die Luftführung 82 zu dem Gebläse 64 geführt wird. Dieser Luftstrom 70 wird gekühlt und über die Stelleinrichtung 72 und die Luftführung 74 in den Innenraum 78 geführt, wodurch dieser gekühlt wird. Um im Kühlbetrieb ein Aufheizen des Kofferraums, in dem die Klimaanlage 12 angeordnet ist, zu vermeiden, sind entsprechende (nicht dargestellte) Gebläse und Leitungen vorgesehen, welche die Abwärme der Klimaanlage 12 (insbesondere des Brennstoffzellensystems 14, des Kondensators 58, des Kompressors 56 und des Elektromotors 32) nach Außen abführen. Im Falle des Kondensators 58 könnte dieser alternativ auch Außen am Fahrzeug 10 angeordnet werden, um somit die Abwärme direkt abzutransportieren.

[0021] Kühlbetrieb mit Außenluftzuführung: In diesem Betriebszustand ist die Stelleinrichtung 68 so geschaltet, dass Außenluft über die Außenluftleitung 66 zu dem Gebläse 64 geführt wird. Der Luftstrom 70 wird gekühlt und über die Stelleinrichtung 72 und die Luftführung 74 in den Innenraum 78 geführt. Der über die Luftführung 82 aus dem Innenraum 78 führende Luftstrom wird von der Stelleinrichtung 68 nach Außen abgegeben. Hinsichtlich des Abführens der Abwärme der Klimaanlage 12 werden die im Rahmen des vorstehend beschriebenen Kühlbetriebs erläuterten Maßnahmen ergriffen.

[0022] Heizbetrieb mit Umluftzirkulation: In diesem Betriebszustand wird über die Luftführung 82, die Stelleinrichtung 68 und die Luftführung 84 ein Luftstrom 88 aus dem Innenraum 78 zum Gebläse 86 geführt. Der Kältekreis 16 ist nicht in Betrieb, d.h. der Elektromotor 32 wird nicht betrieben. Das Gebläse 86 führt den Luftstrom 88 an den heißen Teilen des Brennstoffzellensystems 14 vorüber. Die auf diese Weise vorgewärmte Luft wird mittels der Luftführung 90 zu der elektrischen Heizeinrichtung 36 und weiter zur Stelleinrichtung 72 geführt. Die elektrische Heizeinrichtung 36 wird zur Erwärmung der Luft in der Luftführung 90 mit elektrischem Strom betrieben. Anschließend strömt die erwärmte Luft über die Stelleinrichtung 72 und die Luftführung 74 in den Innenraum 78.

[0023] Heizbetrieb mit Außenluftzuführung: In diesem Betriebszustand wird Außenluft über die Außenluftleitung 66 von der Stelleinrichtung 68 der Luftführung 84 zugeführt. Die durch den Betrieb des Brennstoffzellensystems 14 entstehende Abwärme erwärmt den Luftstrom 88. Dieser erwärmte Luftstrom wird, wie im vorstehend beschriebenen Betriebszustand, über die Luftführung 90, die elektrische Heizeinrichtung 36, die Stelleinrichtung 72 und die Luftführung 74 in den Innenraum 78 geleitet. Anschließend wird dieser Luftstrom über die Luftführung 82 zur Stelleinrichtung 68 geführt, wo er nach Außen abgegeben wird.

[0024] Diese unterschiedlichen Betriebszustände werden über die elektronische Steuereinheit 96 angesteuert, die je nach Temperatur im Innenraum 78, Außentemperatur, eingestellten Solltemperaturen und ge-

wünschtem Klimatisierungsbetrieb den geeigneten Betriebszustand auswählt.

[0025] Figur 3 zeigt ein Flussdiagramm des Klimatisierungsbetriebs der erfindungsgemäßen Klimaanlage 12. Die Routine aus Figur 3, welche von der elektronischen Steuereinheit 96 ausgeführt wird, startet bei Schritt S100, wenn die Klimaanlage 12 manuell eingeschaltet wird. Bei Schritt S101 wird bestimmt, ob das Antriebsaggregat 94 immer noch in Betrieb ist. Der Prozess fährt erst dann zu Schritt S102 fort, wenn die Abfrage in Schritt S101 negativ ist. In Schritt S102 wird bestimmt, ob der Benutzer über einen Auswahlswitch oder eine entsprechende Programmierung der Klimaanlage 12 einen automatischen Bereitschaftsklimatisierungsbetrieb ausgewählt hat. Falls dies nicht der Fall ist, fährt der Prozess zu Schritt S103 fort, wo bestimmt wird, ob der Benutzer manuell eine Bereitschaftsklimatisierung ausgewählt hat. Ist dies nicht der Fall, dann fährt der Prozess zu Schritt S104 fort, wo bestimmt wird, ob der Benutzer manuell eine Wohlfühlklimatisierung ausgewählt hat. Falls dies mit "JA" zu beantworten ist, fährt der Prozess zu Schritt S105 fort, bei dem eine Wohlfühlklimatisierung durchgeführt wird. Bei dieser Wohlfühlklimatisierung wird der Innenraum 78 des Kraftfahrzeugs 10 auf eine Wohlfühltemperatur (z.B. 18°C) klimatisiert, indem eine Auswahl aus den verschiedenen Heiz- und Kühlmodi von der elektronischen Steuereinheit 96 getroffen wird. Mit dem nachfolgenden Schritt S106 wird festgelegt, dass diese Wohlfühlklimatisierung automatisch gestoppt wird, wenn das Antriebsaggregat 94 gestartet wird. Wenn in Schritt S106 demnach bestimmt wird, dass das Antriebsaggregat 94 noch nicht läuft, wird in Schritt S107 bestimmt, ob die Klimaanlage 12 manuell abgestellt wurde. Bei einer manuellen Abschaltung endet der Prozess bei Schritt S112, ansonsten kehrt der Prozess zurück zu Schritt S105. Falls der Benutzer in Schritt S104 keine Wohlfühlklimatisierung gewählt hat, kehrt der Prozess von dort zu Schritt S101 zurück. Falls in Schritt S102 bestimmt wurde, dass eine automatische Bereitschaftsklimatisierung gewählt wurde, fährt der Prozess von dort zu Schritt S108 fort, wo bestimmt wird, ob von dem Benutzer manuell eine Wohlfühlklimatisierung gewählt wurde. Ist dies der Fall, dann fährt der Prozess zu Schritt S105 fort, wo die bereits beschriebene Wohlfühlklimatisierung durchgeführt wird. Falls in Schritt S108 bestimmt wird, dass der Benutzer keine Wohlfühlklimatisierung ausgewählt hat, dann fährt der Prozess zu Schritt S109 fort, wo die erfindungsgemäße Bereitschaftsklimatisierung durchgeführt wird. Bei dieser Bereitschaftsklimatisierung wird die Temperatur im Innenraum 78 auf eine Bereitschafts-Solltemperatur (z.B. 25°C) geregelt, die sich von der Wohlfühltemperatur unterscheidet. Dies wird realisiert, indem die elektronische Steuereinheit 96 in geeigneter Weise aus den beschriebenen Heiz- und Kühlbetriebsarten auswählt. Ist die Außentemperatur hoch, dann ist die Bereitschafts-Solltemperatur größer als die Wohlfühltemperatur. Ist hingegen die Außentemperatur niedrig, dann ist die Bereitschafts-Solltemperatur geringer als die

Wohlfühltemperatur. Somit wird beispielsweise bei hoher Außentemperatur ein Aufheizen des Innenraumes 78 verhindert und im Bedarfsfall ein sehr schnelles Erreichen der Wohlfühltemperatur gewährleistet, weil der Innenraum 78 bereits "vorgekühlt" ist. Nach Schritt S109 fährt der Prozess zu Schritt S110 fort, wo überprüft wird, ob das Antriebsaggregat 94 gestartet wurde. Ist dies der Fall, dann kehrt der Prozess zu Schritt S100 zurück. Ansonsten fährt der Prozess zu Schritt S111 fort, wo bestimmt wird, ob der Benutzer die Klimatisierung manuell abgestellt hat - wenn "JA", dann endet der Prozess bei Schritt S112 und wenn "NEIN", dann kehrt der Prozess zu Schritt S108 zurück.

[0026] Der bevorzugte Betrieb der Klimaanlage 12 sieht in der Praxis so aus, dass eine automatische Bereitschaftsklimatisierung gewählt ist. Wird das Antriebsaggregat 94 betrieben, dann kann der Innenraum 78 über die auf das Fahrzeug optimierte, sehr effektive und speziell ausgelegte Klimaanlage 92 klimatisiert werden. Sobald das Antriebsaggregat 94 abgestellt wird (und die Insassen das Kraftfahrzeug 10 eventuell verlassen), startet die Klimaanlage 12 die Bereitschaftsklimatisierung, die den Innenraum bei hoher Außentemperatur auf beispielsweise 25°C kühlt. Dieser Bereitschaftsklimatisierungsbetrieb kann mit 60 Litern Brennstoff problemlos 12 Tage im Dauerbetrieb erfolgen. Der Bereitschaftsklimatisierungsbetrieb wird solange durchgeführt, bis der Benutzer kurz vor Fahrtantritt eine Wohlfühlklimatisierung wählt, die dann den Innenraum 78 auf beispielsweise 18°C kühlt. Die Wohlfühlklimatisierung wird dann solange durchgeführt bis das Antriebsaggregat 94 wieder gestartet wird.

[0027] Figur 4 zeigt ein Flussdiagramm der erfindungsgemäßen Fehlerspeicherung. Die Routine aus Figur 4 läuft vorzugsweise permanent während des Betriebs der Standklimaanlage 12 ab. In Schritt S200 fragt die elektronische Steuereinheit 96 alle vorstehend beschriebenen Diagnosesensoren des Klimagerätes ab. Anschließend werden in Schritt S201 die erfassten Messsignale der Diagnosesensoren mit vorbestimmten Sollwerten verglichen. In Schritt S202 werden Abweichungen aus dem Vergleich der Messsignale mit den entsprechenden Sollwerten bestimmten Fehlermeldungen zugeordnet. Für diesen Zweck ordnet die elektronische Steuereinheit die festgestellten Abweichungen mittels einer Tabelle einer oder mehreren Fehlermeldungen zu. In Schritt S203 wird festgestellt, ob diese Fehlermeldungen bereits in einem vorhergehenden Durchlauf der Routine aus Figur 4 im Fehlerspeicher 102 abgespeichert wurden, oder ob es sich um neue Fehlermeldungen handelt. Falls es sich um neue Fehlermeldungen handelt, werden diese zusammen mit einer Angabe der aktuellen Zeit und des aktuellen Datums in Schritt S204 im Fehlerspeicher abgelegt, andernfalls wird Schritt S204 übersprungen.

[0028] Schließlich kehrt die Routine aus Figur 4 zu Schritt S200 zurück. Die Ausgabe der Fehlerinformationen im Fehlerspeicher 102 wird von der Kraftfahrzeug-

steuereinheit 108 gehandhabt. Dabei kann die Kraftfahrzeugsteuereinheit 108 die im Fehlerspeicher 102 gespeicherten Fehlerinformationen bzw. Fehlerprotokolle entweder nach Aufforderung durch Wartungspersonal/den Benutzer oder unaufgefordert über eine (nicht dargestellte) Diagnoseschnittstelle und/oder über ein im Fahrzeuginnenraum 78 angeordnetes Display 106 ausgeben.

[0029] Die in der vorstehenden Beschreibung, in den Zeichnungen sowie in den Ansprüchen offenbarten Merkmale der Erfindung können sowohl einzeln als auch in beliebiger Kombination für die Verwirklichung der Erfindung wesentlich sein.

Bezugszeichenliste:

[0030]

10	Kraftfahrzeug
12	Klimaanlage
14	Brennstoffzellensystem
16	Kältekreis
18	Reformer
20	Brennstoffstrang
22	Brennstoffstrang
24	Oxidationsmittelstrang
26	Brennstoffzellenstapel
28	Kathodenzuluftstrang
30	Elektrische Leitung
32	Elektromotor
34	Batterie
36	Elektrische Heizeinrichtung
38	Anodenabgasstrang
40	Mischeinheit
42	Nachbrenner
44	Brennstoffstrang
46	Oxidationsmittelstrang
48	Mischeinheit
50	Kathodenabluftstrang
52	Wärmetauscher
54	Abgasauslass
56	Kompressor
58	Kondensator
60	Expansionsorgan
62	Verdampfer
64	Gebläse
66	Außenluftleitung
68	Stelleinrichtung
70	Luftstrom
72	Stelleinrichtung
74	Luftführung
76	Hutablage
78	Fahrzeuginnenraum
80	Sitzbank
82	Luftführung
84	Luftführung
86	Gebläse
88	Luftstrom
90	Luftführung

92	Konventionelle Klimaanlage
94	Antriebsaggregat
96	Elektronische Steuereinheit
98	Akustischer Signalgeber
5 100	Systemmeldungsspeicher
102	Fehlerspeicher
104	CAN-Bus
106	Display
108	Fahrzeugsteuereinheit

10

Patentansprüche

1. Klimaanlage (12) zur Standklimatisierung eines Kraftfahrzeugs (10), mit einem Brennstoffzellensystem (14) zum Betreiben eines Kältekreises (16), **dadurch gekennzeichnet, dass** die Klimaanlage (12) geeignet ist, an einen Fehlerspeicher (102) des Kraftfahrzeugs (10) gekoppelt zu werden, in dem neben Fehlfunktionen der Klimaanlage (12) auch Fehlfunktionen weiterer Kraftfahrzeugkomponenten speicherbar sind, so dass diese für Wartungs- und Reparaturzwecke auslesbar sind.
2. Klimaanlage (12) gemäß Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Klimaanlage (12) über einen CAN-Bus (104) mit dem Fehlerspeicher (102) des Kraftfahrzeugs (10) verbindbar ist.
3. Klimaanlage (12) gemäß einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** Fehlerinformationen bezüglich der Klimaanlage (12) über ein Display (106) im Fahrzeuginnenraum (78) anzeigbar sind.
4. Kraftfahrzeug (10) mit einer Klimaanlage (12) zur Standklimatisierung des Kraftfahrzeugs (10), wobei die Klimaanlage (12) ein Brennstoffzellensystem (14) zum Betreiben eines Kältekreises (16) aufweist, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Klimaanlage (12) an einen Fehlerspeicher (102) des Kraftfahrzeugs (10) gekoppelt ist, in dem neben Fehlfunktionen der Klimaanlage (12) auch Fehlfunktionen weiterer Kraftfahrzeugkomponenten speicherbar sind, so dass diese für Wartungs- und Reparaturzwecke auslesbar sind.
5. Kraftfahrzeug (10) gemäß Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Klimaanlage (12) über einen CAN-Bus (104) mit dem Fehlerspeicher (102) des Kraftfahrzeugs (10) verbunden ist.
6. Kraftfahrzeug (10) gemäß Anspruch 4 oder 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** Fehlerinformationen bezüglich der Klimaanlage (12) über ein Display (106) im Fahrzeuginnenraum (78) anzeigbar sind.
7. Verfahren zum Steuern einer Klimaanlage (12) zur

Standklimatisierung eines Kraftfahrzeugs (10), welche ein Brennstoffzellensystem (14) zum Betreiben eines Kältekreis (16) aufweist, **dadurch gekennzeichnet, dass** Fehlerinformationen an einen Fehlerspeicher (102) des Kraftfahrzeugs (10) übertragen werden, in dem neben Fehlfunktionen der Klimaanlage (12) auch Fehlfunktionen weiterer Kraftfahrzeugkomponenten gespeichert werden, so dass diese für Wartungs- und Reparaturzwecke auslesbar sind.

5

10

15

20

25

30

35

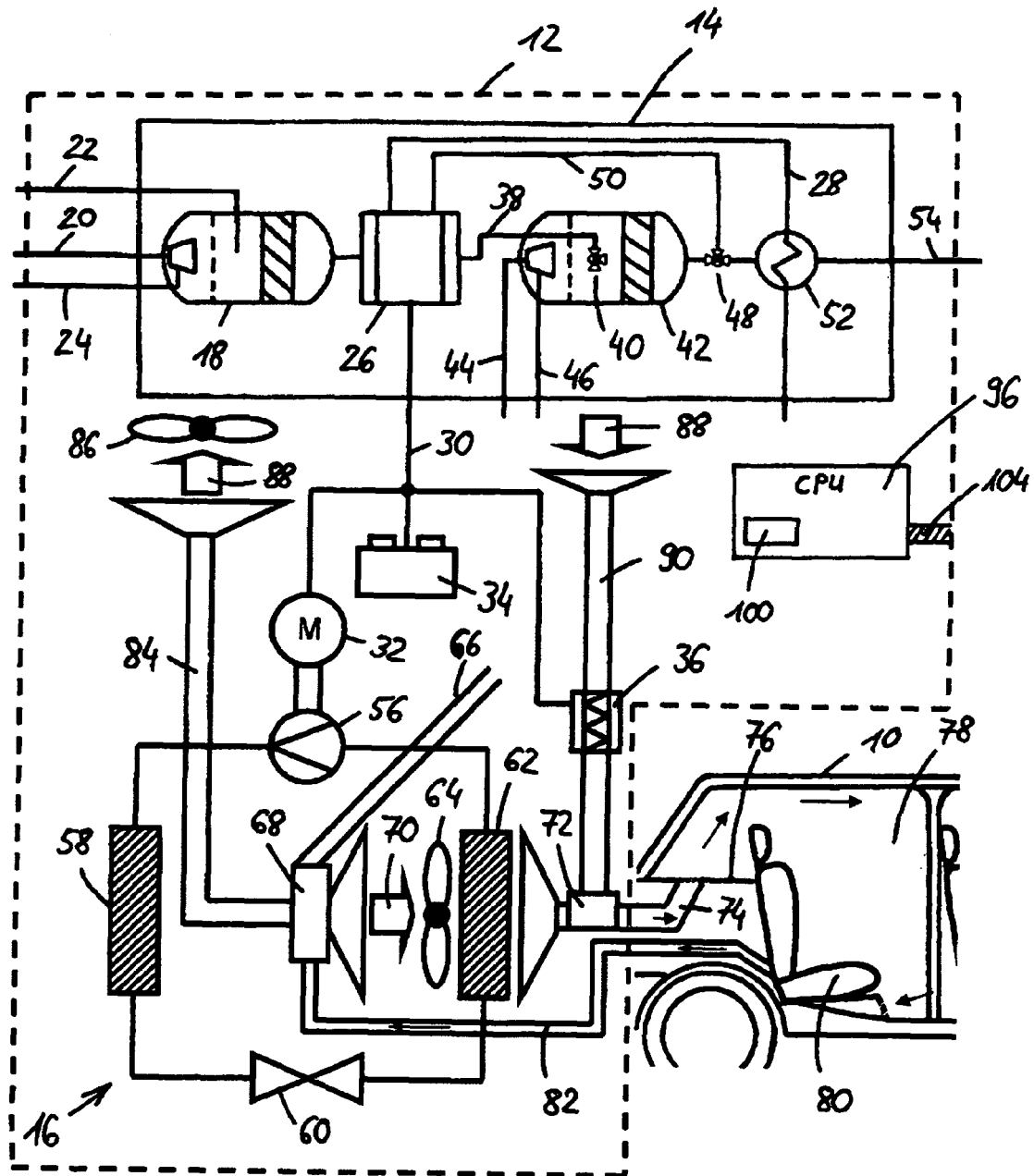
40

45

50

55

Fig. 1



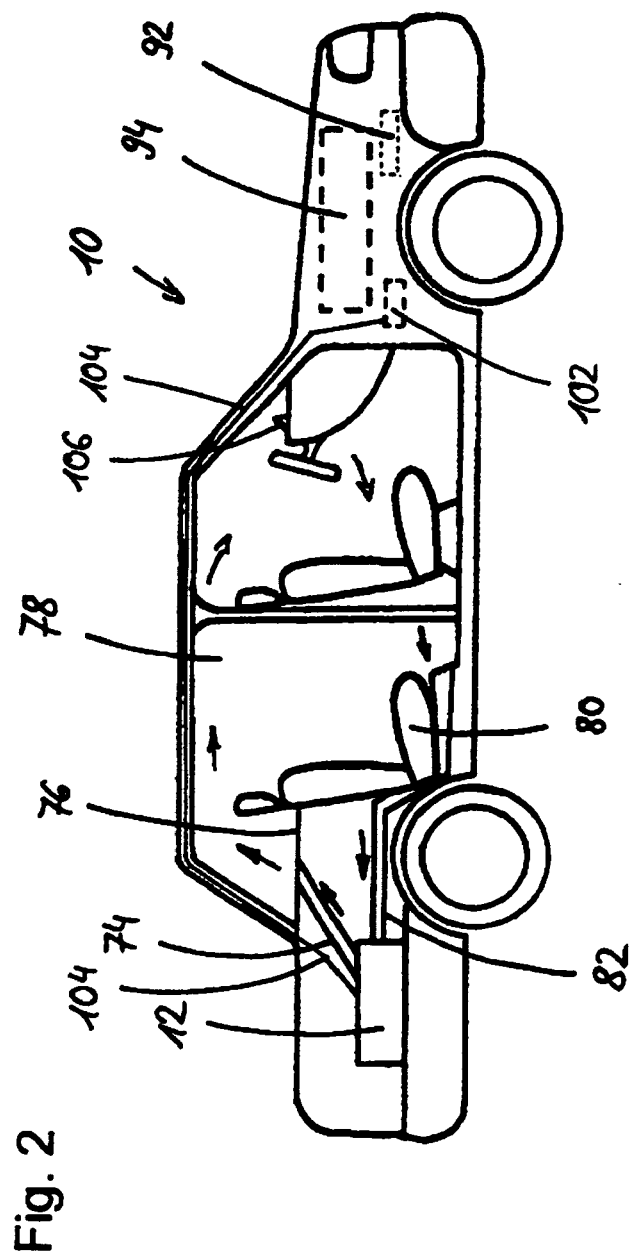


Fig. 3

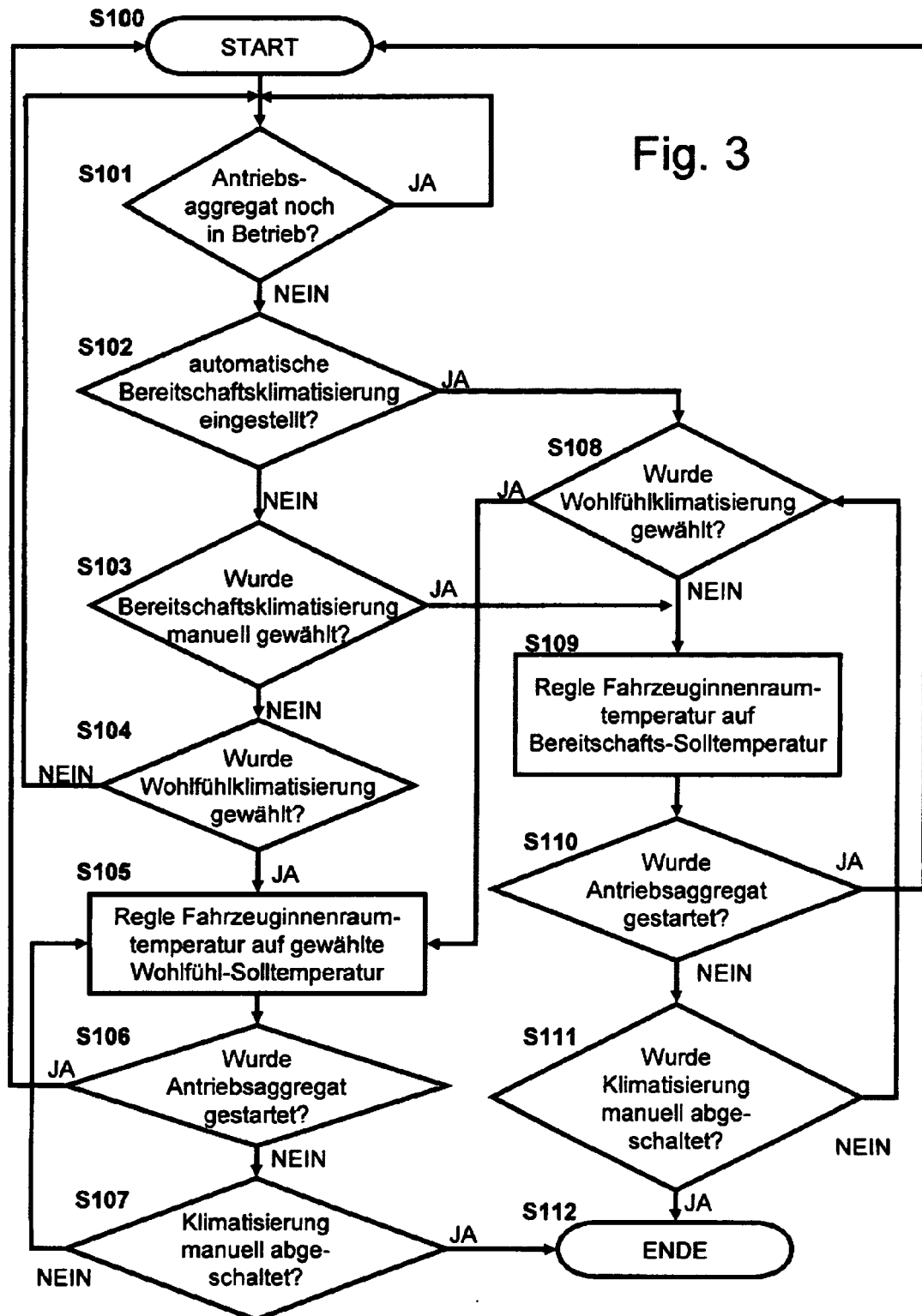
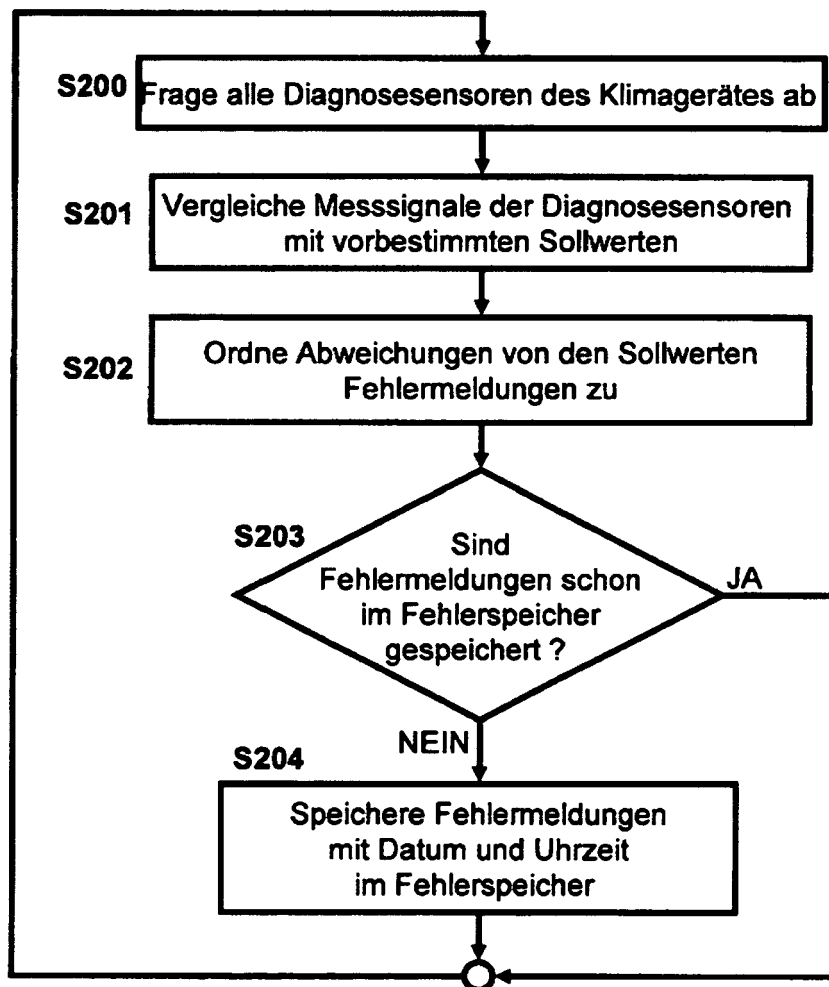


Fig. 4





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 07 03 3593

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
Y	DE 101 10 559 A1 (WEBASTO THERMOSYSTEME GMBH [DE]) 10. Oktober 2002 (2002-10-10) * das ganze Dokument *	1-7	INV. B60H1/00
Y	EP 1 591 282 A (BEHR GMBH & CO KG [DE]) 2. November 2005 (2005-11-02) * Absatz [0017] *	1-7	
Y	US 5 796 332 A (STEIERT EDWIN [DE]) 18. August 1998 (1998-08-18) * das ganze Dokument *	3,6	
A	US 4 926 352 A (STAFFE DETLEF [DE]) 15. Mai 1990 (1990-05-15) * das ganze Dokument *	1-7	
A	US 2002/190133 A1 (DEDIO HORST [DE]) 19. Dezember 2002 (2002-12-19) * Zusammenfassung; Abbildungen *	1,4,7	
D,A	DE 102 23 949 A1 (WEBASTO THERMOSYSTEME GMBH [DE] WEBASTO AG [DE]) 24. Dezember 2003 (2003-12-24)	1,4,7	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC) B60H
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort Den Haag		Abschlußdatum der Recherche 25. April 2008	Prüfer Grenbäck, M
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

4
EPO FORM 1503 03.92 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 07 03 3593

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

25-04-2008

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 10110559 A1	10-10-2002	KEINE	
EP 1591282 A	02-11-2005	DE 102004020741 A1	24-11-2005
US 5796332 A	18-08-1998	CZ 9701265 A3	17-09-1997
		DE 4438277 A1	02-05-1996
		WO 9613397 A1	09-05-1996
US 4926352 A	15-05-1990	DE 3726344 A1	16-02-1989
		EP 0303059 A1	15-02-1989
		JP 1066535 A	13-03-1989
US 2002190133 A1	19-12-2002	WO 02094593 A1	28-11-2002
		DE 10125591 C1	23-05-2002
DE 10223949 A1	24-12-2003	KEINE	

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

IN DER BESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE DOKUMENTE

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde ausschließlich zur Information des Lesers aufgenommen und ist nicht Bestandteil des europäischen Patentdokumentes. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt; das EPA übernimmt jedoch keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

In der Beschreibung aufgeführte Patentdokumente

- DE 10223949 A1 [0004]